



HET MOBILITEITSBELEID UIT DE FILE HALEN

Koen Repriels
Adviseur ACV studiedienst

Michel I en Bourgeois I beloofden in 2015 een vlotte en verbindende mobiliteit. Het beleid verliep grotendeels via vier werven: een efficiënter openbaar vervoer, een probleemoplossende infrastructuur, marktconforme kosten, het mobiliteitsbudget en cash for cars. Achter deze werven schuilt een strakke economische logica met één duidelijke boodschap. Mobiliteit is een schaars goed. De gebruiker moet de kost dragen. Maar nieuwe digitale platformen en mobiliteitsdiensten bieden kansen om tijd en kosten te besparen. Deze moeten de groeiende vraag naar verplaatsingen helpen opvangen en ook meer keuzevrijheid en comfort bieden. Met een app zoals Whim kan een gebruiker slim één traject van deur tot deur afleggen met verschillende gecombineerde modi (bv. taxi + trein + blue bike).

MINDER INKOMEN= MINDER MOBIEL

De vraag naar automobilititeit is groot. 75% van alle verplaatsingen gebeurt met de auto. Bij ongewijzigd beleid zal het aantal afgelegde autokilometers tegen 2030 toenemen met 11%. Het vrachtvervoer met 44%. Ook in het woon-werkverkeer gebeurt 68% van de verplaatsingen met de auto. De toegankelijkheid van de auto daarentegen is sterk afgenomen. Een auto is niet voor ieder gezin haalbaar. De aankoop, het onderhoud van een wagen en de stijgende brandstofprijzen vragen meer financiële middelen. Gezinnen met een laag inkomen rijden nog maar gemiddeld 5000 kilometer per jaar. Steeds meer gezinnen kunnen dure verplaatsingen niet meer betalen. Zo kost een jaarlijkse woon-werkverplaatsing van 50 kilometer met de auto makkelijk 7500 EUR per jaar. Het openbaar vervoer is niet langer een betaalbaar alternatief. Terwijl Luxemburg het

hele openbaar vervoer volledig gratis maakt, is in België de nadruk verschoven naar een commerciële logica. De Lijn en NMBS moeten met besparingen de eigen inkomsten verhogen. De tarieven zijn daardoor sinds 2014 sterk beginnen te stijgen, ook in het woon-werkverkeer. Het aandeel van werknemers in de abonnementskosten loopt nu soms zelfs op tot 40%. Pendelaars krijgen weinig in de plaats. Ze klagen over minder aanbod, gebrekkige stiptheid en overvolle wagons en bussen. Niet verwonderlijk neemt het gebruik van de trein in het woon-werkverkeer amper toe. In vergelijking met 2005 nemen nu zelf minder pendelaars de tram of de bus in Vlaanderen.

Daartegenover zijn er nu 650.000 bestuurders die met gratis tankkaarten hun bedrijfswagens volpompen. De overheid belast het deel brandstof en loon op vier wielen minder dan gewoon loon. Dit verklaart de sterke toename van het aantal bedrijfswagens. De fiscus loopt dus heel belastinginkomsten mis, volgens sommige ramingen zelfs tot 4 miljard per jaar. Aan de 650.000 bedrijfsauto's hangen heel wat extra privékilometers vast. Deze extra privékilometers kosten alle belastingbetalers nog eens 905 miljoen euro per jaar bovenop de 4 miljard misgelopen ontvangsten. Hoge inkomens – die vaak beschikken over een gratis bedrijfswagen met gratis brandstof - hebben minder problemen om automobilititeit te kopen. Zij rijden gemiddeld tot 30.000 km per jaar met de auto.

Er is dus een groot onevenwicht in de ondersteuning van de overheid voor het woon-werkverkeer van werknemers met lage inkomens en werknemers met hoge inkomens.

MEER KEUZEVRIJHEID ≠ MEER RECHTVAARDIGHEID

De vier regeringsswerven steunen op individuele keuzevrijheid, efficiëntie en kosten. In de funderingen zitten twee stevige systeemfouten, die de ongelijkheid tussen werknemers nog verder versterken.

Zo worden de kosten blind doorgerekend aan velen, zonder na te denken wie men van de weg, de bus of de sporen prijst. De baten zijn enkel gereserveerd voor een klein, mondig en mobiel deel van bedrijven en burgers, mede omdat de bedrijfswagen buiten schot blijft. Hun economische lobbygroepen dromen van nog meer. Een slimme gebruiksheffing voor het

personenvervoer zal wegen filevrij maken door een tarief per kilometer aan te rekenen. Dit nieuwe prijsinstrument moet de verloren tijdskost – de filekost - van bedrijfswagenbezitters en vrachtwagens verminderen. Ondertussen kunnen zeer mobiele burgers en bedrijven ook terugvallen op nieuwe Uberachtige dienstverlening. Het biedt mobiliteit aan als een dienst, wat ook wel wordt aangeduid met de term “Mobility as a Service” of kortweg MaaS.

Maar achter MaaS schuilt een risico. Het kan ook gaan om op-afroepdiensten zoals die door Uber, Deliveroo, Zalando en Amazon worden aangeboden. Deze dienstverleners hebben het potentieel om openbaar vervoer te verdringen. Zoals het succes van de pakjesindustrie aantoont, kan het ook zorgen voor nog meer versnipperde verplaatsingen, goederenstromen, congestie en overlast.

Het beleid vergat twee belangrijke pijlers in zijn fundering. Openbaar vervoer heeft ook in combi-modale verplaatsingsketens een belangrijke schaalvoordeel. Het brengt mensen samen en bundelt ook goederenstromen efficiënt. De oprichting van een MaaS regulator zou een goede zaak zijn. Die regulator moet onder meer garanderen dat MaaS niet voor minder maar meer duurzame en toegankelijke verplaatsingen zorgt. Daarnaast is mobiliteit ook een baat. Iedereen heeft bovendien recht op een minimum aan mobiliteit. Dit recht moet voldoende bereikbaarheid voor iedereen garanderen. Bereikbaarheid die nodig is om te kunnen werken, te ontspannen, naar school en naar het ziekenhuis te gaan.

Meer keuzevrijheid betekent dus niet noodzakelijk dat het systeem rechtvaardig is. Blinde beprijzing zal onvermijdelijk leiden tot grotere vervoersongelijkheid, en dus minder bereikbaarheid. Er is dus een bredere beleidsvisie met grotere aandacht voor openbaar vervoer en bereikbaarheid nodig.

VASTGELOPEN WERVEN BIJSTUREN

Vier jaar ver in de legislatuur is het openbaar vervoer een verwaarloosde bouwput en liggen de andere werven nog onafgewerkt open. We zetten onze visie op deze werven uiteen.

Een responsabiliserend mobiliteitsbudget ontwikkelen

Cash for cars en het mobiliteitsbudget moesten mensen uit de bedrijfswagen halen. Cash for cars bestaat al sinds 2018, maar slechts een tiental personen ruilden hun bedrijfswagen in voor onbelast loon. Cash for cars heeft dus zijn start als mobiliteitsmaatregel compleet gemist. Maar de maatregel heeft meer potentie, al was het maar voor verdere fiscale loonoptimalisatie met alle gevolgen nadien voor de sociale zekerheid. Daarom zijn ACV, ABVV en de Brusselse milieukoepel IEW een procedure opgestart bij het grondwettelijk hof tegen deze wet. Ook bij het mobiliteitsbudget zijn er vraagtekens.

De regering Michel I keurde dit goed, maar het parlement nog niet. Amper 11% van de werknemers zou overwegen om zijn bedrijfswagen gedeeltelijk of volledig om te ruilen voor andere mobiliteitsdiensten of loon. Toch kan het mobiliteitsbudget wel een doeltreffende maatregel worden, ook voor de ontwikkeling van MaaS. Verschillende bijstellingen zijn hiervoor dan wel nodig. Zo moet het mobiliteitsbudget interessanter worden dan het nu is. Dat kan door met zwaardere lasten het succes van de bedrijfswagen af te remmen. Een werknemer moet ook een recht krijgen om zijn bedrijfswagen in te ruilen voor een milieuvriendelijker mobiliteitsbudget. Daarnaast moet de definitie van milieuvriendelijke bedrijfswagen binnen het mobiliteitsbudget ook mee-evolueren met de Europese norm voor nieuwe voertuigen. Die norm evolueert naar een zero emissie in 2030. Anders valt het fiscaal voordeel voor de milieuvriendelijke bedrijfswagen binnen het mobiliteitsbudget maatschappelijk niet te verantwoorden. Om misbruiken op het vlak van loonoptimalisatie te voorkomen, moet er ook een maximumbedrag voor het totale mobiliteitsbudget komen. Bijkomend is hier een grondige opvolging en evaluatie nodig. De voorwaarden van het mobiliteitsbudget en de woon-werkkosten van alle werknemers moeten ook verplicht op het sociaal overleg te sprake komen. Dit zal werkgevers verplichten om meer weloverwogen keuzes te maken over de vergroening

650.000 bestuurders pompen met gratis tankkaarten hun bedrijfswagens vol. De overheid belast het deel brandstof en loon op vier wielen minder dan gewoon loon. Dit verklaart de sterke toename van het aantal bedrijfswagens. De fiscus loopt dus heel belastinginkomsten mis, volgens sommige ramingen zelfs tot 4 miljard per jaar.

van de eigen bedrijfswagenvloot en de bereikbaarheid van de werkvloer met openbaar vervoer.

Bereikbaarheid met openbaar vervoer verbeteren

Basisbereikbaarheid moet het openbaar vervoer in Vlaanderen efficiënter en comfortabeler maken. Het zou inzetten op assen met grote vraag en belangrijke bestemmingen beter bereikbaar maken. Dit uitgangspunt klonk veelbelovend. Maar het blijft op dit moment een lege doos. Proefprojecten leverden amper leerresultaten op. In 2020 zou de uitrol starten, maar dit lijkt op dit moment onrealistisch. Er werd bespaard in de werking van De Lijn en de NMBS. De reiziger kreeg een verslechterde bereikbaarheid, vertragingen en duurdere tarieven. Doemdenkers vermoeden dat deze chaos op het terrein gewild is om zo de privatisering van het spoor in 2023 voor te bereiden. Deze privatisering is al openlijk bezig in Vlaanderen. De helft van de bus-kilometers – een jaarlijkse uitbesteding van meer dan 300 miljoen euro - wordt in opdracht van De Lijn al door privébusbedrijven uitgevoerd. Buitenlandse busmaatschappijen zoals Flixbus mogen in Vlaanderen het binnenlandse halteverkeer De Lijn en de NMBS beconcurreren zonder de sectorale loon- en arbeidsvoorwaarden te respecteren.

Basisbereikbaarheid maakt lokale besturen verantwoordelijk voor de planning en de tarieven in het lokale vervoer. Ze mogen ook taxi's en deelauto's inzetten. De reiziger dreigt in 2020 de marktconforme taxiprijs te moeten betalen voor een lokale verplaatsing. De volgende Vlaamse en federale regering zal drie stevige stabiliteitspijlers onder het openbaar vervoer moeten leggen; met name deze van bereikbaarheidsplanning, die van een openbare combi-modale dienstverlening en de hiervoor broodnodige investeringen. Bereikbaarheid plannen kan door te analyseren hoe men basisvoorzieningen kan bereiken. Die analyse moet gebeuren op basis van de criteria geld, vervoersmiddel, tijd en moeite. Een tarievenjungle en decentralisatie

De privatisering van het openbaar vervoer is al openlijk bezig in Vlaanderen. De helft van de bus-kilometers – een jaarlijkse uitbesteding van meer dan 300 miljoen euro - wordt in opdracht van De Lijn al door privébusbedrijven uitgevoerd. Buitenlandse busmaatschappijen zoals Flixbus mogen in Vlaanderen het binnenlandse halteverkeer De Lijn en de NMBS beconcurreren zonder de sectorale loon- en arbeidsvoorwaarden te respecteren.

van bereikbaarheidsnormen moet absoluut vermeden worden. Bij de combi-modale dienstverlening is het belangrijk dat de Lijn en de NMBS zelf gecombineerde verplaatsingen (via apps) aanbieden. Geïntegreerde vervoersbewijzen en nieuwe formules voor werkabonnementen op basis van ritdagen moeten meer pendelaars naar het openbaar vervoer lokken. Bij investeringen in infrastructuur moeten middelen voor exploitatie en gebiedsdekking volgen. Nieuwe financieringsbronnen die werkgevers en projectontwikkelaars responsabiliseren, moeten bijdragen van reizigers en de overheid aanvullen. Een optie is bijvoorbeeld de vastgoedwinsten, die gecreëerd worden door betere ontsluiting met openbaar vervoer, te belasten. Andere opties zijn een hogere vastgoedbelasting voor slecht bereikbare werkplekken en een vaste werkgeversbijdrage voor het openbaar vervoer naar bedrijventerreinen zoals dat in Frankrijk bestaat.

Basisinfrastructuur herdenken

Probleemoplossende infrastructuurwerken zouden het wegverkeer terug vlot moeten trekken. Wat in deze werf sterk opvalt, zijn de zeer grote bedragen voor grote wegprojecten die de overheid en gebruikers nog vele jaren zullen mogen ophoesten. Meer asfalt zorgt echter voor meer file. Dat is een bewezen wet uit de transporteconomie. De bijkomende wegcapaciteit wordt immers onmiddellijk opgevuld door de grote vraag en in geen tijd ontstaat er opnieuw een algemene stilstand.

Daarom houden mobiliteitsexperten al lang een pleidooi tegen deze dure prestigeprojecten en pleiten voor een beter onderhoud van bestaande basisinfrastructuur en voor slimmere infrastructuurkeuzes. Symptomatisch voor de huidige verwaarlozing zijn de afbrokkelende Brusselse tunnels en de lamentabele staat van bestaande fietspaden – “moordstrookjes” - langs gewestwegen. Tussen 2015 en 2018 kwam er ook slechts 96 kilometer extra fietspaden bij in Vlaanderen. Een slimmere keuze is het bepalen en uitbouwen van knooppunten. Langs “mobipunten” kan zoveel mogelijk vervoer gekanaliseerd en verduurzaamd worden. Op grote knooppunten is kwalitatief openbaar vervoer onmisbaar. Aan de mobipunten in woonkernen, waar leefbaarheid belangrijk is, zijn nieuwe gedeelde mobiliteitsdiensten en de fiets dan weer het meest geschikt. Een tweede noodzaak is meer en betere fietsinfrastructuur.

Te vroeg om autokilometers te kopen

De drie gewesten voerden in 2016 een slimme kilometerheffing vrachtvervoer in. Een slimme kilometerheffing personenvervoer wordt in Vlaanderen nu met zeer duur propaganda-onderzoek volop in de steigers gezet. De volgende Vlaamse regering zal moeten beslissen over een eventuele invoering. De “framing” van de economische lobbygroepen draait onder tussen op kruissnelheid. Ze willen een gebied dekkende heffing over heel Vlaanderen. Deze framing gebeurt bewust volgens het principe de gebruiker (en niet de vervuiler) betaalt voor filevrije wegen. Honderdduizenden autopendelaars zonder gratis bedrijfswagen staan ondertussen niet te wachten op een botte kilometerheffing. Autoafhankelijke werknemers met vaste arbeidstijden en lange pendelafstanden krijgen het etiket fileveroorzaker opgeplakt en worden gevisieerd. Zij dreigen bot van de weg geprijsd te worden. Werkgevers daarentegen blijven in hun eigen framing buiten schot als producent van files en vervuiling. Nochtans zijn slechte shiften, slechte inplanting, versnipperde goederenstromen, het grote aantal bedrijfswagens en emissiefraude (dieselgate) de structurele probleemveroorzakers. Een algemene heffing bestaat nog nergens in Europa. Daarom kan deze maar beter “klein” en “trapsgewijs” opgestart worden.

MEMORANDUM BEWEGING.NET-LUIK MOBILITEIT

EEN DUURZAME TRANSITIE MOET OOK SOCIAAL-RECHTVAARDIG ZIJN

Met de herinnering aan een snikhete en kurkdroge zomer is klimaatverandering – helaas – een zeer tastbare realiteit geworden. Wat tot voor kort nog een toekomstige dreiging was, is nu volop aan de gang. Het weer neemt, zelfs in streken met een gematigd klimaat, steeds vaker extreme vormen aan.

Over de noodzaak en urgentie van een klimaatbeleid twijfelt (bijna) niemand nog. Een groene omschakeling is niet langer een kwestie van ‘of’ en ‘wanneer’ maar vooral van ‘hoe’. Het volstaat niet meer om het

beleid wat in de marges bij te schaven en er een groene strik omheen te knopen. De noodzakelijke transitie eist een gedurfde en meer radicale aanpak op verschillende domeinen, zoals mobiliteit, energie, voedselproductie en –consumptie, enzovoort. Een deel van die verantwoordelijkheid ligt bij een overheid die moedige, doortastende maar onvermijdbare beslissingen zal moeten nemen. Maar ook ieder van ons zal in het dagelijkse leven inspanningen moeten leveren.

Gewoontes en gebruiken zullen nu eenmaal moeten veranderen willen we echt de denderende klimaatrein op een ander spoor brengen. Een overheid moet de ecologische transitie sturen door mensen te helpen bij het vinden van nieuwe en betere gewoontes en gebruiken. In een solidaire samenleving gaat er voldoende aandacht naar de eerlijke verdeling van die inspanningen. Een groene omschakeling is (financieel) eenvoudiger voor sterke schouders. Kwetsbare groepen mogen niet het kind van de klimaatrekening worden.

Daarom is het noodzakelijk om maatregelen tijdig aan te kondigen, om mensen de kans te geven zich geleidelijk aan te kunnen passen en om sociale correcties in te bouwen zodat kwetsbare groepen inspanningen kunnen leveren zonder daar op andere gebieden te moeten voor inboeten.

In dat kader pleiten wij er voor om:

- (F-V) Te investeren in meer duurzaam vervoer, van openbaar vervoer tot fiets, als oplossing voor de files, de luchtvervuiling door autoverkeer en de vervoersarmoede van wie niet (meer) over een auto beschikt.
- (F-V) Tijdig nieuwe maatregelen en normverstrengingen aan te kondigen en om meteen aan te geven wanneer deze verder zullen verwijfd of verstrengd worden. Een gewaarschuwd burger is er twee waard.
- (F-V) De slimme kilometerheffing pas in te voeren als mensen voldoende alternatieven hebben voor hun verplaatsingen, het wagenpark vergroend is en de subsidies voor bedrijfswagens afgebouwd zijn.